

C O M M I S S I O N D E T R A N S P O R T

D E M O N T R É A L

C O M M I S S A I R E S

Président et
 gérant général: Arthur Duperron

Vice-président : Richard F. Quinn

 Jean Constantin

 Léonard Léger

 Charles-Auguste Sylvestre

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice se terminant le 30 novembre 1952

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la Commission de transport de Montréal couvrant la période du premier décembre 1951 au 30 novembre 1952.

ÉTAT DE REVENUS ET DÉPENSES: (État no 3)

Les opérations financières de l'année se sont soldées par un déficit de \$1,616,339.55, attribuable à diverses causes et spécialement à:

- a) l'augmentation générale des salaires imposée par des sentences arbitrales rendues le 28 mars 1952;
- b) la hausse du prix des matériaux;
- c) l'augmentation du nombre de milles parcourus par les voitures de la commission comparé à celui de l'année précédente;
- d) la diminution du nombre des passagers;
- e) l'augmentation des provisions pour amortissement résultant

de l'achat de nouveaux actifs pour la modernisation du système de transport.

STATISTIQUES:

La comparaison du nombre des passagers, des recettes-passagers et du nombre de milles parcourus par les tramways, autobus et trolleybus de la commission, au cours des années financières 1952 et 1951, s'établit comme suit:

	Années terminées le 30 novembre		Augmentation ou (Diminution)
	<u>1952</u>	<u>1951</u>	
Passagers (correspondances non incluses)	368,394,827	370,053,311	(0.45%)
Recettes-passa- gers	\$30,111,469.*	\$29,329,885.	2.66%
Milles parcourus par les tramways, autobus et trol- leybus	52,741,873	51,187,594	3.04%

* les nouveaux tarifs entrèrent en vigueur le 26 septembre 1952.

BILAN AU 30 NOVEMBRE 1952: (État no 1)

La commission a versé le 1er avril 1952 une somme de \$350,100 au fonds d'amortissement des obligations désignées "hypothèque générale"; elle a aussi remboursé, le 1er juillet 1952, la dernière tranche de \$700,000 des obligations 2 $\frac{1}{4}$ % remboursables en séries.

Ce bilan indique un emprunt bancaire au montant de \$4,200,000 contracté pour l'achat de la totalité du capital-actions de la Compagnie des Tramways de Montréal ainsi que \$11,300,000 d'obligations portant intérêt au taux de 3% par année, le tout échéant le 1er janvier 1953.

Cet emprunt bancaire et ces obligations furent payés à échéance au moyen d'emprunts bancaires temporaires, qui à leur tour ont été payés à même le produit d'une émission de débentures à fonds d'amortissement 4 $\frac{1}{4}$ % au montant total de \$18,000,000 garanties sans condition par la cité de Montréal.

La commission a aussi racheté durant l'année pour une valeur nominale de \$476,900 d'obligations désignées "hypothèque générale" qu'elle détient en anticipation des versements suivants au fonds d'amortissement:

1er avril 1953 . . . \$ 367,400.

1er avril 1954 . . . \$ 385,300.

Le solde de la dette consolidée entre les mains du public au 30 novembre 1952, consiste donc en obligations rachetables par anticipation au montant de \$25,220,400.

Il est aussi à noter qu'au cours de l'année sous examen, la commission a acheté des nouveaux actifs d'une valeur de \$4,556,875.12 et elle a mis au rancart des actifs désuets d'une valeur aux livres de \$1,132,256.72.

CONTRAT DE TRAVAIL:

Dans notre rapport pour l'exercice se terminant le 30 novembre 1951, nous avons mentionné que des conseils d'arbitrage avaient été constitués en vertu de la Loi des différends ouvriers de Québec, pour trancher certains différends entre la Commission et la Fraternité Canadienne des Employés de Chemins de fer et autres transports et l'Association Canadienne des chauffeurs d'autobus Inc. respectivement.

Le 28 mars 1952, ces conseils d'arbitrage rendirent leurs décisions qui lient les parties pour un an à compter de cette dernière date.

Les deux sentences arbitrales remplacèrent le boni de vie chère en vigueur par une augmentation générale

des salaires de base de 30 cents par heure. Le coût du boni de vie chère était alors d'environ \$2,600,000 par année, soit près de \$800,000 par année de plus qu'au 16 juin 1951, date de la prise de possession de l'entreprise de l'ancienne Compagnie des Tramways par la commission. La substitution d'une augmentation de 30 cents par heure au boni de vie chère représentait pour la très grande majorité des employés de la commission une augmentation nette d'environ 11.4 cents par heure. Nous estimons que cette augmentation générale des salaires a accru le coût des opérations d'environ \$2,000,000 par année, et que de la date de sa mise en vigueur le 28 mars 1952 à la fin de l'année financière terminée le 30 novembre 1952, les dépenses ont augmenté de ce fait d'environ \$1,300,000.

De plus, les sentences arbitrales tranchèrent la question des droits d'ancienneté des employés de tramways et des chauffeurs d'autobus; cette question en litige depuis plusieurs années empêchait le remplacement des tramways par des autobus. Dès que les sentences furent rendues, la commission mit immédiatement à exécution son programme de substitution de l'autobus au tramway, tel que le révèle une autre partie de ce rapport.

TARIFS:

Tel qu'indiqué à l'état des revenus et dépenses

pour l'année financière sous examen, les opérations se sont soldées par un déficit considérable. Sur la base des salaires payés depuis le 28 mars 1952, du prix des matériaux alors courant, des charges additionnelles d'intérêt et d'amortissement de l'actif à rencontrer, la commission estima vers la fin du présent exercice financier qu'elle aurait à faire face à un déficit de l'ordre de \$3,500,000 pour les douze mois à venir. Comme c'est le devoir de la commission de se procurer les revenus suffisants pour rencontrer ses dépenses et de fournir à la population le meilleur service de transport possible, il devenait impérieux de modifier les tarifs. De plus, la commission devait emprunter pour rencontrer les échéances du 1er janvier 1953 au montant de \$15,500,000 et il était essentiel que sa situation financière soit établie sur des bases solides.

Concurremment à l'étude concernant la hausse générale des tarifs, la commission eut à considérer les requêtes des municipalités de Lachine, LaSalle, Côte St-Luc et St-Michel demandant l'inclusion de leur territoire respectif dans le territoire à tarif uniforme et par le fait même l'abolition des tarifs spéciaux.

La commission entendit ces requêtes au cours du mois d'août 1952, et le 8 septembre elle rendit une décision majoritaire les rejetant.

Le 9 septembre 1952, la commission exposa aux représentants de toutes les municipalités du territoire métropolitain sa situation financière et déclara qu'elle se voyait dans l'obligation de hausser les tarifs. La commission institua en même temps un système de zones, comprenant une zone centrale et un certain nombre d'autres zones. Les nouveaux tarifs furent établis comme suit:

ZONE CENTRALE: le tarif pour adultes: 3 billets pour 30 cents ou 12 cents en argent; celui des enfants: 6 billets pour 25 cents; aucun changement au tarif de nuit, ni au tarif en argent pour les enfants.

CHACUNE DES
AUTRES ZONES: le tarif pour adultes: 5 billets pour 25 cents ou 7 cents en argent; celui des enfants: 7 billets pour 25 cents ou 5 cents en argent; le tarif de nuit: 8 cents en argent; le tout sujet au paiement d'un cent additionnel pour tous les passagers traversant le pont Jacques-Cartier.

Ces tarifs entrèrent en vigueur le 26 septembre et l'on estime qu'ils produiront un revenu additionnel d'environ \$3,568,000 par année.

Le 21 novembre 1952, la Régie des Services Publics rendit jugement rejetant les appels de certaines municipalités demandant la révision des nouveaux tarifs établis.

Ces nouveaux tarifs pour la période du 26 septembre au 30 novembre 1952 ont rapporté un revenu additionnel

d'environ \$650,000 et ont contribué avec d'autres facteurs à réduire le déficit prévu pour l'année financière sous examen de \$2,455,000 à \$1,616,339.55.

MATÉRIEL ROULANT:

Au cours de l'année 1952, la commission a reçu cent cinq nouveaux autobus et vingt-cinq nouveaux trolley-bus qui ont été mis au service du public et dont le coût d'achat s'est élevé à \$3,049,944.82. Ces nouveaux autobus sont les plus modernes et peuvent transporter un plus grand nombre de passagers.

TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE:

Dans son rapport du 30 novembre 1951, la commission mentionnait qu'elle avait pris les mesures nécessaires pour se conformer au règlement 1981 de la Cité de Montréal, en vue de mener à bonne fin la préparation des plans d'un système de transport en commun rapide. Elle faisait mention également qu'elle avait retenu pour cette fin les services de monsieur Charles E. De Leuw, ingénieur d'expérience dans ce genre de travail, et qu'un département spécial avait été établi pour la préparation de ces plans.

Au cours de l'année qui vient de se terminer, ce département formé du personnel requis, travaillant sous le contrôle de la commission, a poursuivi ses études et continué la préparation des plans nécessaires à la construction d'un métro.

La localisation d'un métro a fait le sujet d'études approfondies de façon à coordonner les services de surface avec ce métro et de procurer à la plus grande partie de la population les avantages d'un système de transport en commun rapide.

La commission a fait creuser huit puits d'épreuve à un niveau inférieur aux constructions projetées; ces puits à ciel ouvert permettent de se rendre compte d'une façon très précise de la nature du sol. Des tests de pompage ont également permis de connaître les sources souterraines dont il faut tenir compte dans l'élaboration des plans et des méthodes de construction.

La commission a de plus pratiqué des forages en 89 endroits et fait analyser le matériel extrait. Nous avons également examiné tous les plans de fondation des édifices importants situés près des parcours étudiés, chaque fois que nous avons pu nous les procurer.

Les compagnies de chemins de fer nous ont également communiqué des renseignements très précieux.

Tous ces travaux et les renseignements obtenus du département des Travaux Publics de la Ville de Montréal, ont permis d'établir d'une façon très satisfaisante la composition du sol et du sous-sol, le niveau de la table d'eau, la quantité d'eau dont il faut tenir compte et la profondeur de la ligne du roc. La commission est à terminer les plans généraux et à faire l'évaluation du coût de construction d'un métro.

La commission désire ici remercier les officiers des services de la cité de Montréal, ceux des chemins de fer et les propriétaires de plusieurs édifices importants qui ont tous contribué à faciliter le travail de nos ingénieurs.

Le travail accompli au cours de l'année 1952 et la poursuite active de ce travail, permettront à la commission de soumettre à la ville de Montréal des plans d'un système de transport rapide, une estimation du coût de sa construction et le mode de financement de son exécution, le ou vers le 16 juin 1953.

TRAVAUX:

La commission a exécuté plusieurs travaux importants durant l'année 1952 et d'autres sont en cours d'exécution.

L'usine génératrice à vapeur, située à Hochelaga, étant devenue désuète a été abandonnée. Un nouveau poste de réception de l'énergie électrique fut donc construit à un endroit plus approprié, soit rue Logan entre les rues Delorimier et Parthenais. L'équipement de ce nouveau poste fut installé au cours de l'été 1952, et les différentes sous-stations de la commission lui furent reliées par câbles souterrains à une tension de 12,000 volts; elles en reçoivent l'énergie électrique depuis le 18 septembre 1952.

L'usine Hochelaga contenait également des convertisseurs de courant alternatif à courant continu. Deux nouvelles sous-stations sont maintenant en construction, l'une rue Ontario près de Fullum, et l'autre au coin des rues Aylwin et Ste-Catherine et deux de ces convertisseurs ainsi que des redresseurs à vapeur de mercure y seront installés.

L'augmentation du nombre d'autobus en service a nécessité la construction d'un nouveau garage et des modifications importantes à l'ancien garage situé au coin des rues George V et Notre-Dame est. Les travaux commencés au cours de l'été de 1952, une fois terminés, permettront de porter de 27 à 90 le nombre d'autobus remisés à cet endroit et d'y effectuer toutes les mises-au-point de moteurs et les petites réparations. Ce garage connu sous le nom de "Garage Montréal-Est"

est des plus modernes et des mieux équipés.

A Hochelaga, la remise de tramways située au nord de la rue Ste-Catherine, à la rue Harbour, fut partiellement réparée et modifiée pour en faire un garage d'autobus d'une capacité de 24 voitures.

L'une des grandes remises de tramways de la rue St-Denis près De Fleurimont fut également réparée et modifiée pendant l'année, pour en faire un garage d'autobus d'une capacité de 63 voitures, en vue de la substitution d'autobus aux tramways rue St-Laurent, le 26 octobre 1952.

Au cours de l'année, les équipes du Service de la Construction et de la réparation des voies ont enlevé un total de 42,770 pieds de voies, comprenant entr'autres 29,529 pieds rues Iberville et Frontenac, où le trolleybus a été substitué au tramway, et 5,590 pieds à l'extrémité ouest de la ligne de tramways de Lachine où l'autobus a été substitué au tramway.

Afin de garder les voies en bon état partout où le service de transport est assuré par des tramways, les équipes de construction ont reconstruit ou réparé 42,041 pieds de voies au cours de l'année.

SERVICE:

Le règlement de la question des droits d'ancienneté des employés de tramways et des chauffeurs d'autobus par les sentences arbitrales en date du 28 mars 1952, permit à la commission de procéder à la réalisation de son programme de substitution de l'autobus au tramway. De la date du règlement de cette question d'ancienneté à la fin de l'année financière, c'est-à-dire dans une période d'environ huit mois, cinq circuits de tramways ou parties de circuits furent transformés soit en lignes d'autobus, soit en lignes de trolleybus. A notre avis, chacune de ces substitutions fut un succès incontestable. Voici quelles ont été ces transformations:

Circuit Ste-Catherine:

Le service de tramway sur la rue Ste-Catherine entre les rues Harbour et Viau fut remplacé, le 22 juin 1952, par une ligne d'autobus que l'on a nommée circuit 34 - Ste-Catherine, et que l'on a prolongée vers l'est jusqu'à la rue Vimont.

Circuit 94 - Frontenac:

Le service de tramway sur la rue Frontenac et Iberville fut remplacé par une ligne de trolleybus inaugurée le 31 août 1952 et prolongée vers le nord jusqu'à la

rue Bon Air.

Circuit 92 - Lachine:

Le service de tramway entre la 44ième et la 56ième avenue dans la Cité de Lachine fut remplacé, le 10 mai 1952, par une prolongation de la ligne d'autobus de la 40ième avenue jusqu'à la 55ième avenue et le chemin Dixie, en passant par la rue St-Joseph.

Circuit 61 - Van Horne:

Le service de tramway sur la rue Van Horne entre l'avenue Hillsdale et le chemin de la Côte-des-Neiges fut remplacé, le 31 août 1952, par un service d'autobus qui va de la boucle Hillsdale au terminus Garland.

Boulevard St-Laurent:

Un service d'autobus fut établi, le 26 octobre 1952, sur le boulevard St-Laurent entre la rue Craig et le boulevard Crémazie pour remplacer tous les services de tramways sur cette importante artère.

En plus de ces transformations de lignes de tramways en lignes d'autobus ou de trolleybus, la commission a amélioré le service au cours de l'année financière 1952 en établissant aussi des nouveaux circuits et en prolongeant des services existants, à savoir:

Circuit 26B - Beaubien:

Prolongation du parcours de ce circuit vers l'est de la 26ième avenue à l'intersection des rues Viau et Bellechasse.

" 32 - Cadillac-Rosemont:

Prolongation de ce circuit vers le nord sur les 25ième et 26ième avenues, de la rue Bellechasse à la rue Beaubien.

" 78 - Glen:

Prolongation de ce circuit vers le sud de la rue Notre-Dame à l'intersection des rues LeCaron et Eadie dans Côte-St-Paul, via le tunnel St-Rémi.

" 13 - Victoria:

Prolongation de ce circuit vers l'ouest de l'avenue Trans-Island au boulevard Décarie.

" 74B - Longueuil-Sud:

Inauguration d'un nouveau circuit d'autobus desservant les parties de la cité de Longueuil au sud des voies des Chemins de fer Nationaux du Canada.

" 8C - St-Patrick:

Inauguration d'un nouveau circuit d'autobus durant les heures d'affluence, entre l'intersection des rues Atwater et Centre et l'intersection de la rue Laurendeau

et de l'avenue de l'Eglise, en empruntant la rue St-Patrick pour la majeure partie du parcours.

Circuit 39A - St-Michel-Rosemont:

Prolongation de ce circuit vers le nord du chemin de la Côte St-Michel à la rue Dumouchel.

" 62 - Côte St-Luc:

Prolongation des heures de service de ce circuit pour donner un service tous les soirs et pour donner un service tout le jour les dimanches et jours de fête.

Le 26 octobre dernier, la commission dut discontinuer son service de tramways sur la rue Notre-Dame entre les rues Harbour et Viau par suite de la fermeture du pont du chemin de fer Canadien Pacifique ordonnée par la Commission fédérale des Transports. Ce service ne pourra être repris que lorsque la reconstruction du pont sera complétée. Dans l'intervalle, la commission a augmenté le service d'autobus sur la rue Ste-Catherine entre les rues Harbour et Viau de façon à donner au public le meilleur service possible dans les circonstances.

Les commissaires désirent exprimer aux officiers et employés de la commission leur sincère appréciation

pour les services loyaux et efficaces rendus et les en
remercient.

RESPECTUEUSEMENT SOUMIS,

Le président et gérant général,

A. DUPERRON

Le vice-président,

RICHARD F. QUINN

Les commissaires,

JEAN CONSTANTIN

LÉONARD LÉGER

C.A. SYLVESTRE

Montréal, le 30 janvier 1953.

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL *

BILAN
 AU
 30 NOVEMBRE 1952

ACTIF

DISPONIBILITÉS:

Espèces en caisse et en banque		\$ 2,312,607.30	
Valeurs négociables à la valeur du marché	\$ 4,900,823.82		
Intérêts courus	<u>25,535.91</u>	4,926,359.73	
Comptes à recevoir (y compris la somme de \$94,266.37, en recouvrement de l'impôt fédéral sur le revenu 1950)			406,884.62
Inventaires des fournitures pour voies et lignes électriques, des fournitures et des pièces de rechange pour tramways et autobus, etc., au prix coûtant (tel que certifié par la direction).		<u>2,111,221.96</u>	\$ 9,757,073.61

IMMOBILISATIONS:

Immeubles, installations et matériel roulant			
Solde au 16 juin 1951	\$52,820,941.61		
Additions nettes au coûtant	<u>4,521,533.18</u>	57,342,474.79	
Moins: Provisions pour amortissement			
Tramways	\$18,252,257.06		
Autobus	3,167,481.11		
Trolleybus	<u>1,080,792.19</u>	<u>22,500,530.36</u>	34,841,944.43

AUTRES ACTIFS:

Avances aux opérateurs		\$ 138,575.00	
Frais payés d'avance		<u>362,246.65</u>	500,821.65

- (1) Cet emprunt a été contracté pour fins d'acquisition de la totalité du capital-actions de la Compagnie des Tramways de Montréal. Conformément à la loi 14 Geo. VI, Chap. 79 et ses amendements, la Cité de Montréal est garante du remboursement de cet emprunt.
- (2) Ces obligations ont été émises par la Compagnie des Tramways de Montréal, et leur remboursement a été assumé par la Commission de Transport de Montréal et par la Cité de Montréal, et les hypothèques et garanties qui les grevaient ont été éteintes.
- (3) Cet emprunt bancaire de même que les obligations échéant le 1er janvier 1953 ont été refinancés par un emprunt bancaire temporaire qui a été remboursé depuis à même le produit d'une émission d'obligations de \$18,000,000.00, 4 $\frac{1}{4}$ % avec fonds d'amortissement, faite par la Commission de Transport de Montréal et garantie sans conditions par la Cité de Montréal.

\$45,099,839.69

Approuvé pour la Commission

A. Duperron

Président et Gérant Général

R. F. Quinn

Vice-Président

MONTRÉAL, le 29 janvier 1953.

BILAN
AU
30 NOVEMBRE 1952

PASSIF

EXIGIBILITÉS:

Comptes à payer		\$	854,183.89	
Gages courus			949,870.84	
Taxes			231,722.52	
Intérêts courus sur obligations et emprunt bancaire			360,217.66	
Réserve pour réclamations en dommages			900,000.00	
Dépôts de cautionnement des employés			36,021.44	
Réserve pour fonds de pension des employés			1,263,442.19	
L'Association Mutuelle de Bienfaisance de la Compagnie des Tramways de Montréal			<u>35,050.76</u>	
			4,630,509.30	
Emprunt bancaire, 3%, échéant le 1er janvier 1953 (1) (3)	\$ 4,200,000.00			
Obligations, 3%, remboursables le 1er janvier 1953 (2) (3)	<u>11,300,000.00</u>	<u>15,500,000.00</u>		\$20,130,509.30

DETTE OBLIGATAIRE:

Obligations hypothèque générale à fonds d'amortissement, échéant le 1er avril 1955 (2) **				
Série "A" (remboursables au gré du détenteur, soit en monnaie canadienne, soit en dollars des Etats-Unis, soit en livres sterling)				
5%	\$ 2,813,300.00			
4½%	<u>244,100.00</u>	3,057,400.00		
Série "B" (remboursables en monnaie canadienne)				
5%	\$20,901,300.00			
4½%	<u>1,728,000.00</u>	22,629,300.00		
Obligations non encore présentées pour échange en vertu de l'entente de 1941				
5%		<u>10,600.00</u>		
		25,697,300.00		
Moins: Valeur nominale des obligations ci-dessus achetées en anticipation du fonds d'amortissement		<u>476,900.00</u>	25,220,400.00	
Réserve pour billets non utilisés			<u>500,000.00</u>	
			45,850,909.30	
Déficit au 30 novembre 1952 (Etat No. 3)				751,069.61

* Conformément à la loi 14 Geo. VI, Chap. 79 et ses amendements, tous les biens meubles et immeubles de la Commission sont la propriété de la Cité de Montréal.

NOTE: Les chiffres ci-dessus ne tiennent pas compte d'engagements pour l'achat d'équipement et pour des contrats de construction d'une somme approximative de \$381,000.00, ni d'un passif contingent se totalisant à \$41,883.32.

** Ces obligations sont remboursables en aucun temps, en totalité ou en partie, sur avis de trente jours à 100½%.

\$45,099,839.69

Sujet à notre rapport de même date

Rosaire Courtois, C. A.
de
Courtois, Frédette & Cie.
Comptables agréés

George C. McDonald, C. A.
de
McDonald, Currie & Co.
Comptables agréés

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

ETAT DU DEFICIT AU 30 NOVEMBRE 1952

Excédent des dépenses sur les revenus pour l'année terminée le 30 novembre 1952 (Etat No. 3)	\$ 1,616,339.55
Diminution de la valeur du marché des placements	47,430.43
	<hr/>
	\$ 1,663,769.98
 <u>Moins</u>	
Surplus au 30 novembre 1951	912,700.37
	<hr/>
Déficit au 30 novembre 1952	\$ 751,069.61
	<hr/> <hr/>

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

ETAT DES REVENUS ET DEPENSES
POUR L'ANNÉE TERMINEE LE 30 NOVEMBRE 1952

REVENU BRUT D'OPERATIONS

Tramways		\$20,148,119.10	
Autobus		8,503,649.20	
Trolleybus		<u>1,994,165.51</u>	\$50,645,933.81

DEPENSES

Tramways

Frais d'opérations et taxes	\$11,084,484.21		
Entretien	4,235,345.63		
Amortissement	<u>1,599,994.1</u>	19,879,789.25	

Autobus

Frais d'opérations et taxes	\$ 6,344,362.19		
Entretien	2,149,550.13		
Amortissement	<u>749,252.16</u>	9,243,174.48	

Trolleybus

Frais d'opérations et taxes	\$ 899,530.49		
Entretien	181,445.39		
Amortissement	<u>261,719.53</u>	<u>1,342,695.41</u>	<u>30,465,659.14</u>
			\$ 180,274.67

Intérêt sur obligations, change
et dépenses

\$ 1,639,869.96
126,345.26

Intérêt sur emprunt bancaire

Etudes et travaux concernant l'établissement
d'un système de transport en commun rapide

230,085.93

1,996,301.15

Moins: Autres revenus

199,686.93

1,796,614.22

Excédent des dépenses sur les revenus pour
l'année terminée le 30 novembre 1952

\$ 1,616,339.55

COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL
RAPPORT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné le bilan de la Commission de Transport de Montréal arrêté au 30 novembre 1952, et les états de revenus et dépenses et de déficit pour l'année terminée le 30 novembre 1952. Nous avons obtenu tous les renseignements et les explications demandés. A cette fin, conformément aux méthodes de vérification généralement suivies, nous avons fait les vérifications éprouvées que nous avons jugées nécessaires dans les circonstances.

Les avis de cotisation, y compris celui de l'année 1950, ont été reçus mais le Ministère du revenu national n'a pas encore approuvé, pour fins d'impôt fédéral sur le revenu, les provisions non payées à un fonds de pension des employés, accumulées depuis 1943 et se totalisant au 15 juin 1951 à \$1,075,063.85 (compris dans la réserve de \$1,263,442.19 montrée au bilan ci-joint). De plus, le Ministère a aussi sous examen les rapports de la Compagnie des Tramways de Montréal pour les années 1949 et 1950, et pour la période terminée le 15 juin 1951.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-annexé et les états de revenus et dépenses et de déficit s'y rattachant, sont dressés de manière à représenter fidèlement l'état véritable et exact des affaires de la Commission de Transport de Montréal au 30 novembre 1952, et le résultat de ses opérations pour l'année sous examen, du mieux que nous avons pu nous en rendre compte par les renseignements et les explications qui nous ont été donnés et d'après ce qu'indiquent les livres de la Commission.

ROSAIRE COURTOIS, C.A.

de

Courtois, Frédette & Cie

Comptables agréés.

GEORGE C. McDONALD, C.A.

de

McDonald, Currie & Co.

Comptables agréés.

Montréal, le 29 janvier 1953.

